Exp 0354

0354

5-3-15

C.O.A.C.
EXP. E. INTERNO Nº 0354

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 5-3-15

CLASIFICADO

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº 03 /82"S"
Letra SUSF,3FY



MAR DEL PLATA, 7 de abril de 1982.

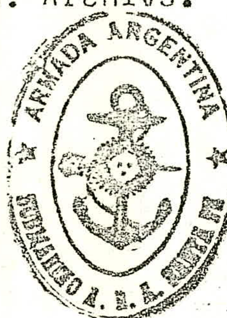
OBJETO: E/Informe.

AL SEÑOR COMANDANTE DE LA FUERZA DE SUBMARINOS.

De acuerdo con lo ordenado, agregado elevo el informe correspondiente a la navegación efectuada por esta Unidad entre el 27 de marzo y el 7 de abril de 1982, en cumplimiento de la Orden de Operaciones COFUERSUB 01"S"/82.

AGREGADOS: Lo indicado en el texto.

DISTRIBUCION: Original: Destinatario.
Duplicado: Archivo.



HORACIO ALBERTO BICAIN
CAPITAN DE CORBETA
COMANDANTE DEL SUBMARINO
A.R.A. "SANTA FE"

FUERZA DE SUBMARINOS
MESA DE ENTRADAS
LETRA S 23
FECHA 07 / 04 / 82
GIRADO A SHPM
JEFE EST. MAYOR
DPTO. OPERACIONES
DPTO. LOGISTICA
DPTO. PERSONAL
RELAC. PUBLICAS
INTELIGENCIA
SERV. NAVAL
...
SECRETARIA

C.O.A.C.
EXP. E. INTERNO Nº 0354

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 5-B-15

CLASIFICADO



S E C R E T O

INFORME CUMPLIMIENTO ORDEN OPERACIONES COFUERSUB Ø1"S"/82

1. ALISTAMIENTO

La Unidad zarpó de la BASE NAVAL MAR DEL PLATA en las condiciones establecidas en la Orden de Operaciones con las siguientes limitaciones, que afectaba las actividades:

a) Por funcionamiento anormal de la frigorifica se llevaban víveres frescos (carne y sus derivados) para 6 días de navegación. En navegación merced a un persistente y continúo trabajo de mantenimiento se consiguió que el sistema funcionará aceptablemente; con una variación del menú previsto no hubo incovenientes significativos.

b) Funcionamiento poco satisfactorio de la bomba de achique; en navegación se logró aumentar su rendimiento en plano periscopio.

2. ACAECIMIENTOS

2.1. 27 de marzo:

a) Se navegó durante todo el día con fuertes vientos de proa lo que hizo disminuir la velocidad.

b) Se continuó trabajando sobre la frigorífica.

c) Se tuvo que forzar la caja fuerte de la radio, donde se encontraba todo el material criptográfico por haberse trabado su sistema de cierre.

d) Se recibieron instrucciones previas de comunicaciones (1245 Hs y 1645 Hs)

2.2. 28 de marzo:

a) Se continuó navegando con mar de proa, en disminución.

b) Se recibieron instrucciones complementarias a la orden de operaciones (0930 hrs.)

c) Se rompió silencio RT para informar posición (13.00 hrs).

d) A 1920 horas se tuvo un contacto visual que fue evitado.

2.3. 29 de marzo:

a) Se recibió Mensaje Naval para COAGRUBUTAC con instrucciones para playa de desembarco (02.00 horas).

b) Se recibió el establecimiento de Zona Neutralizada Móvil (07.00 hrs.).

///...2.

c) Se recibió plan de comunicaciones (11.00 hrs.). El f[illegible]cionamiento en varios Mensajes facilitó considerablemente su correcto descifrado.

d) Se navegó con buen tiempo, debiendo regular velocidad para permanecer en la Zona Neutralizada Móvil.

e) A partir de 11.00 hrs. se hizo ensayo con buzos. Se comenzó con Mar 2 y viento de 20 Ns., se finalizó con Mar 2/3 y viento de 25/30 Ns. Hasta esas condiciones meteorológicas era factible y aceptable el desembarco.

f) A partir de la tarde viento y mar del sector Sur en aumento, por lo que hubo que capear temporal con vientos de 45 Ns. con ráfagas de 55 Ns.

2.4. 30 de marzo:

a) A 0700 hrs. se rompió silencio RT para dar informe de arribado a punto B y se fue a plano profundo. También se informaron condiciones meteorológicas.

b) Marcha combinada TIS 25%.

c) Se recibió Z-0 301006 de ONZA (22.00 hrs.) y se acusó recibo de inmediato (22.33 hrs.), con postergación de 24 horas por razones meteorológicas.

d) Se recibió postergación de 24 hrs. para establecer ligazón con Comandante de Fuerza de Tareas (22.35 hrs.).

e) Durante el día se navegó con temporal del Sector Sur.

2.5. 31 de marzo:

a) Se navegó con temporal del SW.

b) A 0830 se arribó a Santuario ordenado.

c) TIS 25%.

d) Se aprecia que no se puede realizar tarea de reconocimiento con Buzos Tácticos por condiciones meteorológicas.

e) Durante la noche se hizo una aproximación a la costa, dentro del santuario, para reconocimiento, determinación de la corriente y punto de situación para el desembarco final, en proximidades del Cabo San Felipe. Se determinó que sobre la costa había una luz notable fija, posteriormente evaluada como del Aeropuerto, ruido de hélices livianas, posible movimiento de vehículos y salida de un buque de mediano porte de Puerto Stanley. También se observó que todas las luces de Puerto Stanley estaban encendidas.

2.6. 1º de abril:

a) Se permaneció en santuario.

b) Durante la mañana se hizo un reconocimiento visual desde el santuario, determinando que la luz notable fija avistada la noche anterior correspondía a la zona del aeropuerto. Se tomaron puntos de referencia para el desembarco.

(BE Ø1)
GFH. 011200

c) A 12.00 hrs. se cubrió turno con Comandante Fuerza de Tarea 40 y se recibió O sin G.F.H., dónde se reduce la tarea de la misión del Grupo ALFA y se indica la Hora H. Se recibió también información de inteligencia sobre actividades en la costa y la posibilidad de encontrar oposición, lo que cambia la situación para el desembarco del Grupo ALFA.

d) A 1230 hrs. se produce una falla generalizada de corriente alterna en el buque, solucionada a los pocos minutos excepto en la radio, quedando incomunicados hasta 1730 hrs. Por esta razón no se pudo dar el informe meteorológico y los movimientos observados en la noche anterior. Como resultado del inconveniente mencionado se perdió la capacidad de transmitir en RATT.

e) El Mensaje recibido, mencionado en c), no fue interpretado como la orden previa para efectuar el desembarco, sino como un cambio a la situación. El Señor Comandante de la Agrupación de Buzos Tácticos informó que en las reuniones de planeamiento el Señor Comandante de la Fuerza de Tareas le había expresado que en los turnos de las 12.00 hrs. y 20.00 hrs. previos a la Hora H, le debíamos informar el listo y él ordenaría explícitamente el desembarco.

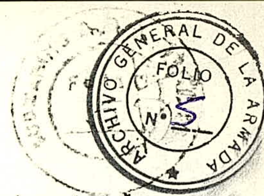
5 -> Ø1
1643

f) A 17.30 hrs. se pudo establecer ligazón por RTF (05 E) y se informa el recibido del O de 1230 hrs., persistiendo aún los problemas de comunicaciones. También se informa el listo para iniciar el desembarco por parte del Submarino.

(No está registrado en FT40)

g) Los Comandantes del A.R.A. "SANTA FE" y de la Agrupación de Buzos Tácticos hacen una apreciación rápida de la situación, de acuerdo con la misión a cumplir por el Grupo ALFA y la oposición a encontrar, resultando como lugar más factible y aceptable uno ubicado al Norte de Punta Celebroña, próximo a Isla Riñón, para dirigirse a una playa Azul al Norte de Punta Carlos, sobre la costa Norte de la Bahía Gronssac; desde allí se dirigirían a señalar la playa Roja.

h) A 1930 se establece ligazón con el Comandante de Fuerza de Tareas en circuito 10 A ordenando establecer, luego de las operaciones, un área de patrulla, un horario para proceder a tomar puerto e información de inteligencia sobre la posible presencia de Unidades enemigas en la zona. No se informó sobre el cambio de playa azul porque



aún no se había finalizado la apreciación rápida de la situación. Tampoco se recibió, como se esperaba, la orden expresa de efectuar el desembarco, generándose una situación de duda.

i) Se pide al Comandante de Fuerza de Tareas establecer ligazón en circuito 05 E para dar la información de inteligencia e informar el cambio del lugar de desembarco, sin resultados favorables, posiblemente por los problemas de comunicación del Submarino.

j) Con posterioridad se trató de establecer ligazón por todos los medios disponibles abordo, efectuandola correspondiente autenticación, sin poder lograrlo.

k) No obtante la situación de duda mencionada en h) se inició aproximación para quedar equidistante de la Playa Cristina y del punto al Norte de Punta Celebroña, ya que si bien no había sido dada en forma expresa la orden de desembarco tampoco se informó su anulación asumiéndose que la operación seguía adelante.

l) En la aproximación se detectaron sobre la costa, en dirección a Playa Cristina, ruidos de hélices livianas.

m) Durante la aproximación persistieron las fallas de corriente alterna que ocasionaban problemas en el radar y repetidores de giro compás.

n) A 23.50 horas quedó fuera de servicio el radar por aproximadamente una hora, lo que produjo una demora en la aproximación.

ñ) A 23.56 horas se apagó el Faro Cabo San Felipe.

o) TIS 22%.

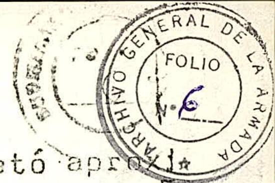
2.7. 2 de abril:

a) Se continuó aproximación de acuerdo con lo mencionado en 2.6. k); a 00.55 horas se restablece el funcionamiento del radar.

b) A 01.05 horas se establece comunicación con Comandante de la Fuerza de Tareas en UHF. Se le pide autorización para efectuar el desembarco contestando en forma afirmativa 01.53 hrs.

c) Se intentó establecer ligazón en circuito 05 E sin éxito por lo que decidí no informar sobre el cambio de playa para no recargar las comunicaciones en el circuito táctico primario, ya que hacerlo con señales del ATP-1-A Vol. 2, cifradas con clave PATO, hubiera sido muy complicado.

Aclarar bien en COFM



d) A 01.55 horas se salió a superficie y se completó aproxi
mación, mientras el Grupo ALFA preparaba su material en
cubierta.

e) A 02.50 horas en proximidades Isla Riñón, a 7 cables de
Punta Celebroña luego se tuvo que dar atrás por las
rompientes existente en la proximidades, ya que la co-
rriente de marea bajante hacía derivar mucho el buque.

f) El Grupo ALFA bajó los botes y el material, teniendo
inconveniente con el arranque de los dos motores.

g) A 03.35 horas se largó el Grupo ALFA los tres botes con
sus motores en servicio, a 1,4 millas de Punta Celebroña,
con una buena referencia ya que la baliza estaba encen-
dida.

h) A 03.40 horas el Submarino comenzó a alejarse en super-
ficie a máxima velocidad, informando el Comandante de la
Fuerza de Tareas haber cumplido con la misión. El transi
to se realizaba en superficie de acuerdo con las instruc
ciones complementarias a la Orden de Operaciones.

i) A 04.05 horas ante la certeza de que el tránsito del
Submarino interfería con las operaciones de la Unidades
de superficie, se ordenó inmersión a plano profundo,
efectuándose procedimientos de reconocimiento e identifi
cación con el A.R.A. "HERCULES".

j) A 05.00 horas, de acuerdo con instrucciones previas se
intentó establecer ligazón con el Comandante de la Fuer
za de Tareas sin resultado favorable.

k) Luego se permaneció en inmersión profunda hasta 09.45 horas, sa-
liendo a superficie a 11.00 cumpliendo las instrucciones
complementaria a la Orden de Operaciones.

¿En qué momento le fue asignada el área?

l) Ya en el area asignada (080 Faro San Felipe 60) se infor
mó a Comandante de Fuerza de Tareas que el Submarino se
destacaba a Mar del Plata. Esto se hizo para confirmar o
no la orden previa de proceder a tomar puerto a partir del
5 de abril a las 00.01 horas, que estaba de acuerdo con
las instrucciones previas de la Orden de Operaciones, que
no había sido modificada. Se ordenó permanecer area de
patrulla.

? ⟹ m) Se dedujo que la misión en el área de patrulla era de
información de tránsito de unidades enemigas, ya que no
habían sido modificadas las normas de empeñamiento.

n) A 15.00 horas se fue nuevamente a inmersión.

ñ) A 12.57 horas se comunicó a Comandante de Fuerza de Tareas,
informativo Comandante de Fuerza de Submarino que el Sub
marino se encontraba incapacitado para transmitir en
radioteletipo.

o) Se tuvieron dos rumores hidrofónicos de pesqueros operando fuera de Area de Patrulla asignada.

p) A 21.45 hrs. se recibió la información de Comandante de Fuerza de Submarinos que asumía el control operativo y preguntaba posición. Por fallas en sistema de comunicaciónes propio recién se pudo transmitir la contestación a partir de 23.50 hrs. con la estación Ushuaia.

2. 8. 3 de abril:

a) Se permaneció en Area de Patrulla.

b) A 14.00 hrs se recibió orden de destacarnos a Mar del Plata, por medio del aviso de Submarinos.

c) A 19.00 hrs. se comenzó tránsito permaneciendo en inmersión hasta 21.30 hrs para reparar una bomba de refrigeración de los motores eléctricos.

2. 9. 4 de abril:

a) Se navegó en superficie hacia Mar del Plata en Zona Neutralizada Móvil.

b) Hubo períodos de niebla.

2.10. 5 de abril:

a) Se navegó en superficie con buen tiempo.

b) Se tuvieron tres avistajes, que se evitaron para hacer discreta la posición del Submarino.

2.11. 6 de abril:

a) Se navegó en superficie con buen tiempo.

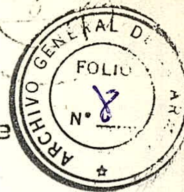
b) A partir del mediodía había muchos pesqueros en la zona por lo que era imposible mantener la discreción de la posición del Submarino.

2.12. 7 de abril:

a) A 02.00 hrs se tomó puerto en la Base Naval Mar del Plata

3. INCONVENIENTES

3.1 El mayor problema se generó por la situación de duda al no recibir o no interpretar correctamente la orden previa de desembarcar al grupo ALFA, ya que el Comandante de la Agrupación de Buzos Tácticos recibió directamente del Comandante de la Fuerza de Tareas la indicación de que él le daría expresamente la orden de desembarcar.



3.2. Serios problemas de comunicaciones en el Submarino, que imposibilitaron aclarar dudas e informar el resultado de la apreciación rápida de la situación.

3.3. El no háber participado el Comandante del Submarino en las reuniones previas de planeamiento y depender de lo que le trasmitía el Comandante de la Agrupación de Buzos Tácticos impidió que tuviera una idéa clara y precisa de su libertad de acción y el panorama general de las operaciones en curso, que incidían sobre las posibles decisiones originadas en los cambios de situación.

3.4. En la Orden de Operaciones de indicaba que el párrafo situaciones sería remitido por mensaje naval. Lo único que se recibió fué información de inteligencia sobre actividades en el área del desembarco del Grupo ALFA.

3.5. Cuando se ordenó romper silencio RT no se efectuó la correspondiente autenticación.

3.6. Al utilizar claves para Superior por Cargo con sistema PACO, no se puede descifrar si se aplican las instrucciones exactamente como lo indica la Publicación XTB 222.

3.7. La falta de prácticas previas abordo con el material de los Buzos Tácticos impidió corregir detalles de coordinación, y mejorar la maniobra.

4. FALLAS Y AVERIAS

4.1. Armamento:

a) Compresor Nº 1. Sobrepresión en la descarga de la tercera etapa.

b) Falla en indicador de asimut y distancia Mk 4.

c) Pérdida de la cuna rebatible de embarque de torpedos popa.

4.2. Operaciones:

a) Cortocircuito en la línea de alimentación alterna a la radio que produjo fallas y averías en la mayoría de los equipos. Fue solucionado en forma parcial con cables volantes.

b) Fallas varias en ambos transreceptores KWT-6.

c) Baja aislación en los acopladores de antena 350.

///...8.



d) Avería sin reparación de fuente de alimentación PP/3495, lo que impidió la transmisión en RATT.

e) Baja aislación antenas UHF.

f) Falta de señal de marcación en antena radar ST.

g) Bloqueo de etapa receptora de UHF RF 601.

h) Falla en salida de receptores Collins 51 S 1.

i) Avería en fuente PP-2157 del WLR-1.

4.3. Máquinas:

a) Fallas en sistema frigorífica. Con este problema se zarpó de puerto; merced a un persistente trabajo efectuado abordo, consistente en limpieza y suplementado con FREON 12, se consiguió que funcionara en forma aceptable y que no se perdiera ninguno de los víveres frescos embarcados.

b) Sistema de achique sólo efectivo con dificultades en plano periscopio.

c) Pérdidas de aceite en motor GM 16 -278 AS.

d) Pérdidas en válvula de casco de drenaje de mástil de snorkel al negativo.

e) Pérdidas de aceite hidráulico por la válvula de seguridad del motor hidráulico de los planos de popa.

f) Falla en destilador por mal funcionamiento de las velas.

g) Avería eléctrica en motor del compresor del destilador Nº 2.

h) Avería en panel PEM Bomba IMO Nº 1.

i) Fallas en corredera.

j) Cortocircuito en motor de bomba de circulación de equipo de AA.CC. Nº 1.

k) Averías y reparación abordo de bomba de refrigeración Nº 1 de los motores eléctricos de propulsión.

l) Fallas varias en sistema de corriente alterna por no mantener el circuito la regulación correspondiente; fue necesario poner una guardia permanente para operar con cierta seguridad.

m) Baja rendimiento de carga de la batería, luego de efectuar varias cargas parciales.

n) Falla en el sistema de cierre de tapa externa del eyector de residuos que imposibilitan su uso.

5. VARIOS

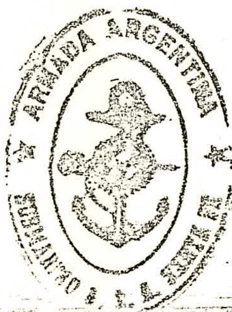
5.1. La moral del personal fue excelente, habiéndose compenetrado totalmente con la importante misión de la Unidad. La dedicación y celo profesional de la dotación, permitió superar los inconvenientes que se presentaron en la navegación.

5.2. Los servicios y talleres de la Base Naval Mar del Plata permitieron que con poco preaviso la Unidad estuviera lista a zarpar en el momento ordenado, con un alistamiento deseable para las circunstancias.

5.3. El traslado de la Sección de la Agrupación de Buzos Tacticos se efectuó sin inconvenientes, debiendo destacar su comportamiento e integración a la vida de abordo.

5.4. Durante la operación se mantuvo silencio electrónico excepto para transmitir cuando estaba establecido y en las aproximaciones radar a la costa. Se efectuó guardia MAE en todas las oportunidades favorables.

MAR DEL PLATA, 7 de abril de 1982.



HORACIO ALBERTO BICAIN
CAPITAN DE CORBETA
COMANDANTE DEL SUBMARINO
A.R.A. "SANTA FE"

[illegible]